DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 14, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 48 (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — **10** zł, w Czechosłowacji — **40** kč, we Francji — **30** fr, w Niemczech— **5** mk, w pozostałych krajach — **1.50** dol. Pojedyńczy numer — **1** zł.

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — **100** zł, ½ strony — **50** zł, ¼ strony — **30** zł, ⅛ strony — **20** zł, 1/16 strony — **10** zł, drobne — po **20** gr. za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką **20%**.

Rok V. Warszawa, dnia 13 stycznia 1932 r. Nr. 2.

TREŚĆ:

DZIAŁ URZĘDOWY.

B. Inne sprawy kolejowe.

I. Rozporządzenia.

Dział urzędowy.

B. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

I. ROZPORZĄDZENIA.

Poz. 13. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. w sprawie „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego.

Na podstawie art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580), zmienionej i uzupełnionej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 599) oraz art 2 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia Urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567), zatwierdzam załączone do niniejszego rozporządzenia „Przepisy zasadnicze budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego" i postanawiam co następuje:

§ 1.

„Przepisy zasadnicze budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego" wchodzą w życie w 15 dni od daty ogłoszenia ich w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych i obowiązują na wszystkich linjach kolei normalnotorowych, tak znajdujących się w eksploatacji, jak również będących w budowie.

§ 2.

Z chwilą wejścia w życie „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego" przestają obowiązywać w stosunku do kolei normalnotorowych, o ile już przedtem nie utraciły mocy obowiązującej na podstawie innych ustaw i rozporządzeń:

1) §§ 1 do 44, § 45 pp. (3), (6) i (7), §§ 46 do 73 niemieckich przepisów o budowie i ruchu kolei żelaznych (Eisenbahn—Bau—und Betriebsordnung) z dnia 4 listopada 1904 r. (Dz. U. Rz. Niem. Nr. 47), z tem ograniczeniem, że §§ 55 i 66 wymienionych przepisów, w brzmieniu rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1931 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 15 poz. 163), przestaną obowiązywać z chwilą wejścia w życie Przepisów Ruchu, o których mowa w § 24 „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego".

2) §§ 1 do 54 austrjackiego rozporządzenia cesarskiego o porządku ruchu kolei żelaznych (Eisenbahnbetriebsordnung) z dnia 16 listopada 1851 (Dz. U. austr. z 1852 r. Nr. 1).

3) Postanowienia rosyjskich Przepisów eksploatacji kolei otwartych do użytku publicznego (Prawiła Tiechniczeskoj Ekspłoatacji) z dnia 8 lutego 1898 r.

4) Wszystkie inne przepisy i rozporządzenia, dotyczące budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego, sprzeczne z niniejszem rozporządzeniem.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. (Poz. 13)

PRZEPISY ZASADNICZE

BUDOWY I EKSPLOATACJI KOLEI NORMALNOTOROWYCH UŻYTKU PUBLICZNEGO

§ 1. Postanowienia ogólne.

(1) Koleje użytku publicznego dzielą się na koleje znaczenia ogólnego, koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie. Kolei miejskich przepisy niniejsze nie dotyczą.

(2) Koleje znaczenia ogólnego dzielą się na pierwszorzędne i drugorzędne.

(3) Zaliczenie kolei do pierwszorzędnych, drugorzędnych lub do kolei znaczenia miejscowego, jakoteż przeniesienie kolei z jednej z tych kategorji do innej, zależy od Ministra Komunikacji.

(4) Odstępstwa od przepisów niniejszych w przypadkach szczególnych, mogą być czynione wyłącznie na podstawie osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

(5) Przepisy niniejsze powinny być stosowane przy budowie kolei nowych i przy znaczniejszej przebudowie budowli i urządzeń na kolejach istniejących.

(6) Przy budowie kolei należy uwzględniać możność jej rozwoju odpowiednio do przewidywanych potrzeb.

(7) Warunki techniczne i przepisy szczegółowe, opracowane na podstawie niniejszych przepisów, podlegają zatwierdzeniu Ministra Komunikacji.

§ 2. Szlak i posterunki ruchu.

(1) Dla zaspokojenia potrzeb ruchu i przewozu linja kolejowa powinna posiadać odpowiednią ilość należycie urządzonych posterunków ruchu.

(2) S t a c j e są to posterunki ruchu, przystosowane do przyjmowania i wyprawiania podróżnych i ładunków, posiadające prócz zasadniczych torów głównych najmniej jeden tor do krzyżowania lub wyprzedzania pociągów.

(3) M i j a n k i są to posterunki ruchu nie posiadające urządzeń do przyjmowania i wyprawiania podróżnych i ładunków mające natomiast najmniej jeden tor do krzyżowania lub wyprzedzania pociągów.

(4) Odcinek linji między stacjami (mijankami) nosi nazwę szlaku.

(5) Do posterunków ruchu na szlaku należą:

p r z y s t a n k i, nie posiadające innych torów, prócz torów głównych szlaku, przeznaczone do wsiadania i wysiadania podróżnych,

p o s t e r u n k i: odgałęźne, bocznicowe, osłonne i następcze, przeznaczone do regulowania, albo zabezpieczenia ruchu pociągów.

(6) Szlaki bywają jednotorowe, dwutorowe i t. d. w zależności od ilości torów głównych.

(7) Tory stacyjne, stanowiące przedłużenia torów głównych szlaku, noszą nazwę torów głównych zasadniczych. Pozostałe tory stacyjne, po których przechodzą pociągi, noszą nazwę torów głównych dodatkowych; wszystkie inne tory stacyjne noszą nazwę torów bocznych i są określane według ich przeznaczenia, jako tory postojowe, rozrządowe, ładunkowe, trakcyjne i t. p.

§ 3. Tor kolejowy.

(1) Szerokość normalna toru w świetle, mierzona na wysokości 14 mm poniżej górnych krawędzi szyn, powinna wynosić 1435 mm.

(2) W łukach szerokość toru może być powiększona. W łukach o promieniu 300 m i mniejszym szerokość toru powinna być odpowiednio zwiększona. Zwiększenie to nie powinno przewyższać 30 mm na kolejach znaczenia ogólnego i 35 mm na kolejach znaczenia miejscowego.

(3) Dopuszczalne zwężenie toru, spowodowane ruchem pociągów, nie powinno przewyższać 3 mm, poszerzenie zaś 10 mm. Szerokość toru nie powinna w żadnym razie przewyższać 1465 mm na kolejach znaczenia ogólnego i 1470 mm na kolejach znaczenia miejscowego.

(4) Odległość pomiędzy osiami torów linji dwutorowej powinna wynosić najmniej 3,50 m. Odległość pomiędzy osiami sąsiednich torów dwóch różnych linji powinna być zwiększona najmniej do 4,00 m; w razie zaś potrzeby ustawienia na międzytorzu sygnałów stałych, najmniej do 4,70 m.

(5) Odległość pomiędzy osiami torów na stacjach powinna wynosić najmniej 4,50 m z wyjątkiem torów przeładunkowych i zasadniczych torów głównych, stanowiących przedłużenie torów głównych na szlaku, pomiędzy któremi odległość może być zmniejszona w zależności od warunków miejscowych do 3,50 m. Jeżeli pomiędzy torami ma być peron, odległość pomiędzy osiami ich powinna wynosić najmniej 6,00 m.

(6) Na prostych górne krawędzie obydwóch toków każdego toru powinny leżeć w jednym poziomie.

(7) W łukach szyna zewnętrzna powinna być wzniesiona nad szynę wewnętrzną na wysokość, zależną od promienia łuku i od szybkości pociągów, tak, aby praca obydwóch toków była możliwie jednakowa. Podwyższenie szyny zewnętrznej powinno być całkowite już na początku łuku kolistego.

(8) Różnicę w poziomie obu szyn (przechyłkę toru) na przejściach od łuku kolistego do prostej należy wyrównać na długości, zależnej od szybkości pociągów.

(9) Szyny obydwóch toków powinny mieć pochylenie do wewnętrz toru, wynoszące 1 : 20.

§ 4. Pochylenia podłużne.

(1) Pochylenia podłużne na szlakach kolei pierwszorzędnych znaczenia ogólnego nie mogą przewyższać 25‰, a na szlakach kolei drugorzędnych i znaczenia miejscowego — 40‰.

(2) Zastosowanie pochyleń większych niż 12,5‰ na kolejach znaczenia ogólnego wymaga osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

(3) Stacje i mijanki powinny leżeć zasadniczo w linji poziomej, w każdym razie pochylenie podłużne torów stacyjnych, z wyjątkiem torów manewrowych, nie powinno przewyższać 2,5‰.

(4) Rozjazdy wjazdowe na stacjach i mijankach mogą zachodzić na spadki przyległych szlaków.

(5) Załomy profilu podłużnego na kolejach znaczenia ogólnego powinny być zaokrąglone łukiem o promieniu nie mniejszym niż 5000 m; w obrębie zaś stacji i dojść do nich, oraz na kolejach znaczenia miejscowego, łukiem o promieniu nie mniejszym niż 2000 m.

§ 5. Łuki.

(1) W torach głównych należy stosować promienie łuków możliwie wielkie i nie mniejsze niż 300 m na kolejach pierwszorzędnych i 180 m na kolejach drugorzędnych i znaczenia miejscowego.

(2) Stacje powinny być położone o ile można na prostych, a przynajmniej mieć z obu końców linje proste albo łagodne łuki, odpowiednie do dogodnego ułożenia rozjazdów wjazdowych.

(3) W torach głównych zasadniczych przejścia pomiędzy prostemi i łukami, albo łukami tegoż kierunku ze znaczną różnicą promieni powinny być złagodzone zapomocą krzywych przejściowych.

§ 6. Skrajnia.

(1) Na torach głównych zasadniczych i dodatkowych powinna być zachowana skrajnia wskazana po lewej stronie załączonego do niniejszych przepisów rysunku, na wszystkich zaś pozostałych torach skrajnia wskazana po prawej stronie tegoż rysunku linjami ciągłemi.

(2) Przy budowie nowych kolei i przebudowie istniejących powinna być pozostawiona poza skrajnią wolna odległość, wynosząca na stacjach i mostach 0,2 m, na pozostałym zaś szlaku 0,5 m, jak to wskazano na załączonym rysunku skrajni linjami kreskowanemi AB i CD.

(3) Głębokość żłobka 38 mm przy wewnętrznej krawędzi szyn powinna być zachowana nawet przy największem zużyciu szyn.

(4) Wrota wozowni i parowozowni powinny mieć szerokość w świetle nie mniejszą niż 3,80 m.

(5) Słupy, latarnie i t. p. przedmioty, stojące na peronie, do wysokości 3,05 m nad poziom górnej krawędzi szyn, powinny być oddalone najmniej o 3,00 m od osi toru.

(6) Przy zastosowaniu skrajni na łukach należy uwzględnić przechyłkę i poszerzenie toru, a na łukach o promieniu mniejszym niż 400 m również długość wagonów.

§ 7. Torowisko.

(1) Na istniejących kolejach torowisko powinno mieć szerokość, ustaloną przy ich budowie; na nowobudowanych zaś kolejach znaczenia ogólnego szerokość taką, aby ława między dolną krawędzią podsypki i krawędzią torowiska wynosiła z każdej strony najmniej 35 cm.

(2) W miejscowościach zalewanych krawędź torowiska powinna wznosić się najmniej o 60 cm ponad stwierdzony najwyższy poziom wody.

§ 8. Mosty i przepusty.

(1) Dla zapewnienia swobodnego i bezpiecznego przepływu wód powinny być w odpowiednich miejscach torowiska wybudowane mosty lub przepusty o stosownych otworach.

(2) Nośność mostów kolejowych powinna odpowiadać przepisanym normom obciążenia, ustrój zaś ich szczegółowym przepisom technicznym, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

(3) Górna powierzchnia ciosów łożyskowych i dolne krawędzie dźwigarów powinny wznosić się nad wodą najmniej na 0,70 m.

(4) Materjały, używane do budowy mostów, przepustów i wiaduktów, powinny odpowiadać normom wytrzymałości, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 9. Budowa wierzchnia.

Budowa wierzchnia powinna odpowiadać wymaganiom bezpieczeństwa ruchu pociągów w zależności od typu taboru i największej szybkości jazdy, oraz przepisom, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 10. Skrzyżowanie kolei.

Skrzyżowanie w jednym poziomie kolei normalnotorowych poza obrębem sygnałów wjazdowych stacji oraz semaforów na posterunkach odgałęźnych jest niedozwolone. Skrzyżowanie w jednym poziomie kolei znaczenia ogólnego z tramwajami i kolejkami wąskotorowemi może być dozwolone tylko na podstawie osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

§ 11. Skrzyżowanie kolei w poziomie szyn z drogami kołowemi.

(1) Przejazdy z ożywionym ruchem kołowym oraz przejazdy, niebezpieczne z powodu niedostatecznej widzialności, lub znacznej szybkości pociągów, powinny być albo strzeżone i ogrodzone rogatkami obsługiwanemi ręcznie lub mechanicznie, albo też zabezpieczone samoczynnemi sygnałami świetlnemi, zapowiadającemi zbliżenie się pociągu.

(2) Rogatki powinny być ustawione tak, aby ich części najbliższe toru znajdowały się najmniej o 0,5 m poza skrajnią przewidzianą dla budowli na szlaku. Szczegóły urządzenia rogatek oraz dojazdów do nich regulują osobne przepisy, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji.

(3) Przy przejazdach niemających rogatek powinny być ustawione na dojazdach wskaźniki ostrzegawcze przepisanego typu.

(4) Przed przejazdami mało widocznemi, a niezabezpieczonemi rogatkami lub sygnalizacją samoczynną, powinny być ustawione obok toru kolejowego odpowiednie wskaźniki, zgodnie z przepisami sygnalizacji na kolejach Polskich.

(5) Przejazdy przeznaczone do użytku prywatnego powinny być zaopatrzone w rogatki normalnie zamknięte na klucz.

(6) Przy osobnych przejściach, przenaczonych wyłącznie do przechodzenia przez tory, wystarczają ustawione odpowiednie tablice ostrzegawcze jeżeli warunki miejscowe nie wymagają większego zabezpieczenia.

§ 12. Znaki drogowe.

(1) Linja kolejowa powinna być podzielona na kilometry i hektometry odpowiedniemi znakami.

(2) Pochylenia podłużne na linjach znaczenia ogólnego powinny być oznaczone odpowiedniemi znakami.

§ 13. Tory stacyjne.

Długość użytkowa torów przyjęcia i wyprawiania pociągów powinna odpowiadać długości pociągów na danej linji.

§ 14. Perony osobowe.

Krawędzie peronów osobowych powinny wznosić się nad górną krawędzią szyny na 38 cm lub 76 cm. Jednakże na kolejach ze słabym ruchem mogą być dozwolone perony niższe. Przy położeniu peronów w łukach należy uwzględniać przechyłkę toru.

§ 15. Ładownie i magazyny towarowe.

(1) Podłoga ładowni, ramp i magazynów towarowych nie powinna się wznosić wyżej 1,10 m nad poziomem górnej krawędzi szyn.

(2) Na stacjach, na których przewiduje się duży ruch miejscowy ładunków masowych, powinny być ustawione wagi wagonowe i skrajniki.

§ 16. Dworce.

Ilość i obszar pomieszczeń dworca powinny odpowiadać rozmiarom ruchu osobowego stacji.

§ 17. Utrzymanie kolei.

(1) Wszystkie budowle i urządzenia kolejowe powinny być stale utrzymywane w stanie użyteczności, zapewniającej bezpieczeństwo i prawidłowość ruchu.

(2) Tor kolejowy oraz wszelkie budowle i urządzenia, od których stanu jest zależne bezpieczeństwo ruchu, powinny być stale dozorowane.

(3) Obchody toru w celu sprawdzenia jego stanu powinny być dokonywane najmniej raz na dobę na kolejach pierwszorzędnych, nie rzadziej niż co drugi dzień na kolejach drugorzędnych, na kolejach zaś znaczenia miejscowego w miarę potrzeby.

(4) Miejsca na szlakach zagrażające bezpieczeństwu ruchu powinny być strzeżone: na kolejach znaczenia ogólnego stale, na kolejach zaś znaczenia miejscowego podczas przejścia pociągów.

(5) Miejsca, na których dozwolona szybkość pociągów musi być zmniejszona, powinny być oznaczone przepisanemi sygnałami. Tory zamknięte dla ruchu powinny być ogrodzone przepisanemi sygnałami bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

(6) Rogatki na przejazdach powinny być zamykane przed nadejściem pociągu, a można je otwierać dopiero po jego przejściu.

(7) Przejazdy w obrębie stacji powinny być strzeżone w czasie ruchu pociągów oraz w czasie manewrów taboru.

(8) Dróżnicy przejazdowi i obchodowi powinni posiadać odpowiednie przybory sygnałowe (do podawania sygnałów „stój" i „zwolnij bieg").

(9) Wszelkie przedmioty oraz materjały składane przy torach powinny się znajdować poza obrębem skrajni.

§ 18. Telegraf i telefony.

(1) Na kolejach znaczenia ogólnego stacje i mijanki, jakoteż te posterunki na szlaku, które biorą udział w przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów, powinny posiadać urządzenia telegraficzne i telefoniczne. Na kolejach znaczenia miejscowego urządzenie telegrafu nie jest obowiązujące.

(2) Posterunki blokowe mogą posiadać zamiast telegrafu tylko telefony.

§ 19. Sygnalizacja i zabezpieczenie ruchu pociągów.

(1) Urządzenia sygnałowe na stacjach i na szlaku powinny odpowiadać Przepisom sygnalizacji na kolejach Polskich.

(2) Stacje i mijanki na kolejach znaczenia ogólnego powinny być zaopatrzone w semafory wjazdowe, a stacje węzłowe na linjach pierwszorzędnych również i w semafory wyjazdowe.

(3) Zwrotnice w torach głównych powinny być zaopatrzone w latarnie lub tarcze sygnałowe zgodnie z Przepisami sygnalizacji na kolejach Polskich.

(4) Pomiędzy wewnętrznemi tokami rozgałęzienia torów powinny być ustawione znaki (ukresy), wskazujące, dokąd tabor może dochodzić na jednym z torów, nie zagradzając przejazdu po drugim torze. Odległość między osiami torów powinna wynosić w tem miejscu najmniej 3,5 m.

§ 20. Nazwy stacji, zegary i oświetlenie.

(1) Na stacjach osobowych powinny być umieszczone w miejscach widocznych nazwy stacji.

(2) Większe dworce osobowe powinny być zaopatrzone w zegary zewnętrzne, umieszczone od strony torów i widoczne dla podróżnych.

(3) W ciemności dworce, dojazdy do nich i perony powinny być oświetlane na czas zależny od ruchu pociągów pasażerskich.

§ 21. Kierunek ruchu pociągów.

(1) Na linjach dwutorowych jazda pociągów każdego kierunku odbywa się po torze stale dla tego kierunku przeznaczonym.

(2) Zmiana stałego kierunku jazdy na linji dwutorowej wymaga rozporządzenia Ministra Komunikacji.

(3) Czasowe przeniesienie na jeden tor ruchu na szlaku dwutorowym może w razie potrzeby zarządzić miejscowe Kierownictwo Ruchu.

§ 22. Porządek biegu pociągów.

(1) Bieg każdego pociągu powinien stosować się do rozkładu jazdy i sygnałów, podawanych zgodnie z Przepisami sygnalizacji na kolejach Polskich, jak również do poleceń miejscowego Kierownictwa Ruchu.

(2) Pociąg przewożący podróżnych nie może być wyprawiony na szlak przed czasem oznaczonym w rozkładzie jazdy.

§ 23. Sygnały pociągowe.

Każdy pociąg powinien mieć sygnały oznaczające we dnie koniec pociągu, a w ciemności koniec i początek pociągu, odpowiadające Przepisom sygnalizacji na kolejach Polskich.

§ 24. Hamowanie pociągów.

(1) Oprócz hamulców na parowozie i tendrze każdy pociąg powinien mieć ilość hamulców wagonowych czynnych dostateczną do zatrzymania pociągu w odległości, określonej Przepisami Ruchu, zatwierdzonemi przez Ministra Komunikacji.

(2) Znajdujące się w rozporządzeniu służby pociągowej środki hamulcowe powinny być w każdym oddzielnym przypadku obliczane według wymagań, podanych w Przepisach Ruchu, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji.

§ 25. Prowadzenie ruchu kolejowego.

Prowadzenie ruchu kolejowego, a mianowicie: zestawianie, wyprawianie i przyjmowanie pociągów, jazda na szlaku, ruch pociągów gospodarczych, roboczych i wszelkiego rodzaju pociągów specjalnych powinno odpowiadać wymaganiom Przepisów Ruchu, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji.

§ 26. Stacje wodne.

(1) Stacje wodne powinny być tak rozstawione i mają posiadać taką wydajność, aby były w stanie w każdym czasie zaspokoić własne potrzeby stacji i zaopatrzyć w wodę parowozy w ilości zależnej od rozmiarów i warunków ruchu.

(2) Wydajność żórawi wodnych powinna być nie mniejsza niż 2 m^3 na minutę na kolejach pierwszorzędnych i nie mniejsza niż 1 m^3 na kolejach drugorzędnych.

(3) Żórawie wodne obrotowe powinny być opatrzone sygnałem, wskazującym w ciemności położenie ramienia, i posiadać urządzenie do zamocowania ramienia w położeniu nieczynnem wzdłuż toru.

§ 27. Parowozownie i urządzenia trakcyjne.

Parowozownie, stanowiska w nich i urządzenia trakcyjne na stacjach (obrotnice, suwnice, węglownie i t. p.) powinny odpowiadać potrzebom ruchu kolei i przepisom, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 28. Tabor kolejowy.

(1) Pojazdy kolejowe powinny być tak budowane i utrzymywane w takim stanie,. ażeby mogły kursować z zupełnem bezpieczeństwem przy największej szybkości i obciążeniu dla nich określonem.

(2) Części pojazdów kolejowych powinny, przy największym wysięgu na zewnątrz, mieścić się w skrajni taboru.

(3) Materjał, sposób wykonania, ustrój i utrzymanie pojazdów kolejowych, powinny odpowiadać przepisom i wrunkom technicznym, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 29. Naprawnie taboru i składy zasobów.

(1) Rozmieszczenie i sprawność naprawni taboru powinny wystarczać do naprawy głównej, średniej i bieżącej parowozów i wagonów.

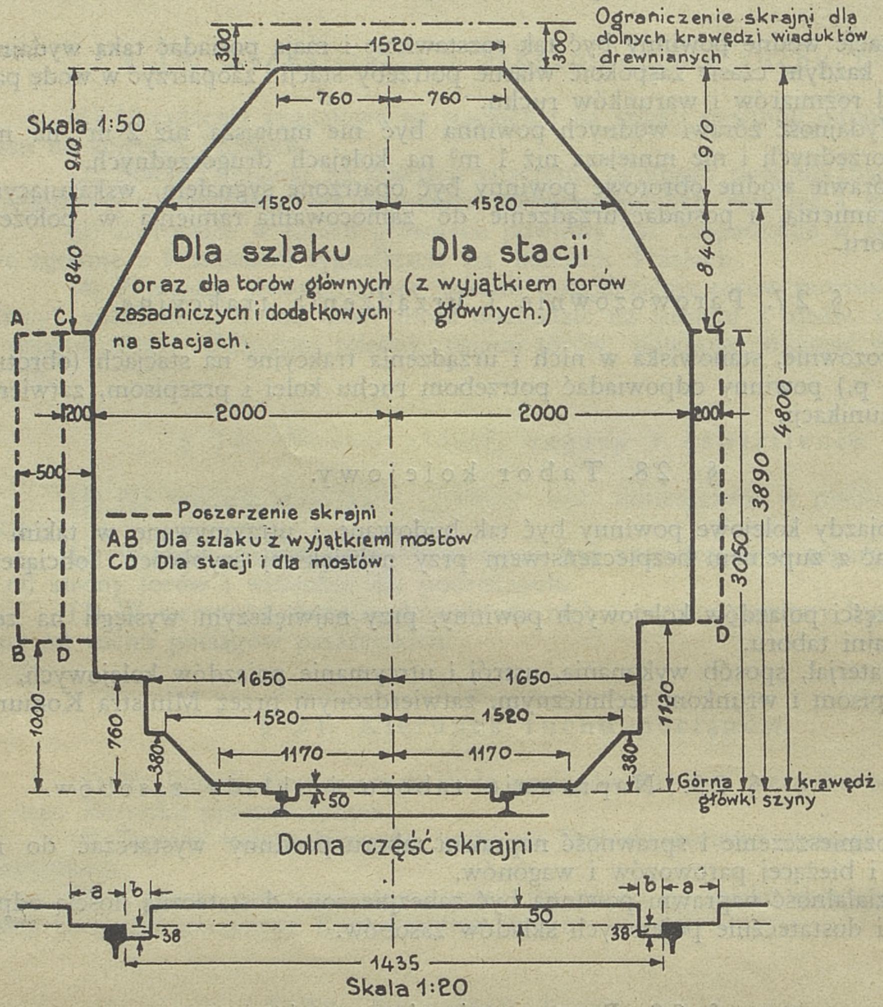
(2) Działalność naprawni powinna być zabezpieczona dostateczną ilością odpowiednio rozmieszczonych i dostatecznie pojemnych składów zasobów.

§ 30. Postanowienia przejściowe.

Brak urządzeń wymaganych przez niniejsze przepisy, jakoteż odstępstwo od tych przepisów mogą być utrzymane na kolejach istniejących do czasu osobnego w każdym przypadku rozporządzenia Ministra Komunikacji.

Załącznik do § 6 przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego.

SKRAJNIA BUDOWLI
kolei normalnotorowych.



a	135 mm dla przedmiotów nieruchomych stale połączonych z szyną. 150 mm dla pozostałych przedmiotów nieruchomych.
b	41 mm dla kierownic przy krzyżownicach rozjazdów i skrzyżowaniu torów. 45 mm dla odbojnic w wyjątkowych wypadkach za zezwoleniem Min. K. 67 mm dla pozostałych przedmiotów nieruchomych w innych wypadkach.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 58265